

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
29-1006-E
REGISTRO



Fecha: 09 JUL 2024 Hora 9:06

Nº. Hojas: 10 hojas

Recibido por: Pamela Alapa DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Quito, D.M., 08 de julio de 2024

Señora Doctora
Libia Fernanda Rivas Ordóñez
Secretaria General
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

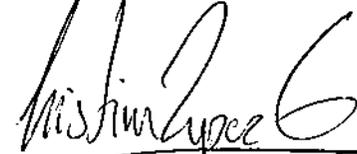
De mi consideración:

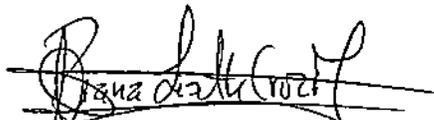
Reciba un cordial y afectuoso saludo de las integrantes de la Comisión de Movilidad, en ejercicio de las atribuciones como Concejales del Distrito Metropolitano de Quito señaladas en el artículo 88, literal b) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y al artículo 67.53 del Código Municipal, nos permitimos presentar la iniciativa del Proyecto de "ORDENANZA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE TRASVERSAL DE LA MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", para que se proceda con la correspondiente calificación y se remita a la comisión de Movilidad, a fin de iniciar con el trámite correspondiente de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,


Mgs. María Fernanda Racines Corredores
CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO
PRESIDENTA DE LA COMISION DE MOVILIDAD


Sra. María Cristina Lopez Gómez de la Torre
CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO
COMISION DE MOVILIDAD


Mgs. Diana Lizeth Cruz Murillo
CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO
COMISION DE MOVILIDAD


Sra. Josélyn Lizeth Mayorga Salazar
CONCEJALA METROPOLITANA DE QUITO
COMISION DE MOVILIDAD

Proyecto:

**ORDENANZA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE TRASVERSAL
DE LA MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con datos del informe de la Organización Panamericana de la Salud (2019) "Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas" los muertos en las vías en el mundo ascienden a 1.35 millones de personas anualmente, siendo la 8ª causa de muerte, afectando a más personas cada año que la tuberculosis, el VIH-SIDA, la malaria y muchas otras enfermedades comunes. Son la principal causa mundial de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años en todas las regiones del mundo. Cerca de 50 millones de personas sufren lesiones graves al año, siendo una de las principales causas de discapacidad, en especial en jóvenes. Esto hace de la inseguridad vial un grave problema de salud pública, de desarrollo económico y factor de empobrecimiento. La inseguridad vial es un problema mundial.

En este contexto, la Asamblea General Naciones Unidas (2020) a través de la resolución "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo" aprueba los objetivos para la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, entre los cuales se destaca el compromiso global de reducir las muertes por siniestros viales en un 50% para el año 2030. El Ecuador se une a esta iniciativa mediante el desarrollo de la Estrategia Nacional de Movilidad Segura 2022-2030 (ES-SEGURA).

Este documento de planificación estratégica introduce los principios de la movilidad segura: Visión Cero, Sistema Seguro y Movilidad Inclusiva y Sostenible. "La Visión Cero se fundamenta en que todas las muertes por siniestros viales son prevenibles, en consecuencia, no son aceptables. El Sistema Seguro, en línea con el principio de Visión Cero, establece que todos los sistemas de transporte, infraestructuras y vehículos deben adaptarse al ser humano y su vulnerabilidad. El principio de Movilidad Inclusiva y Sostenible establece que la movilidad segura debe priorizar a los usuarios y jerarquizarlos según su vulnerabilidad: peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga, y vehículo privado." En el documento se resalta que salvar más de 10.000 vidas durante el periodo 2022-2030, resultaría en un ahorro estimado de USD 5.420 millones en la economía del país.

Los cinco pilares para la seguridad vial que contempla esta declaración son: (1) gestión de la seguridad vial, (2) vehículos más seguros, (3) infraestructura vial más segura, (4) usuarios más seguros, y (5) sistemas de respuesta ante la emergencia.

De acuerdo a datos del visor de seguridad vial de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) entre enero y mayo del 2022, hubo en Ecuador 8.898 siniestros viales con 900 fatalidades y 7.435 personas lesionadas. En el mismo periodo del 2023 estas cifras no se redujeron por el contrario aumentaron con 8.241 siniestros viales, 922 fallecidos en sitio and 7.428 personas lesionadas.

Según el Anuario Nacional de seguridad vial 2022, publicado por la ANT, en ese año en Ecuador hubo 2.202 personas fallecidas en sitio y 19.006 personas lesionadas como resultado de siniestros de tránsito, siendo los hombres entre 20 y 39 años los principales afectados. En el anuario también se afirma que entre los cantones con más muertes por siniestros viales se encuentra Quito.

Según la ANT, Quito se encuentra entre las ciudades con mayores siniestros viales a escala nacional. En el año 2022, se registraron 3.394 siniestros; es decir, aproximadamente 9 sucesos diarios en la capital, resultando en la pérdida de 292 vidas y 2.125 personas lesionadas (siendo la mayoría hombres 70,8%). Esto se traduce en una tasa de 10,2 fallecimientos por cada 100,000 habitantes en la ciudad. De acuerdo a la ANT en 2023 fallecieron 329 personas, 37 más que en el 2022. Estas cifras ubican a Quito en el primer lugar de mortalidad vial en el país.

La principal causa de los siniestros viales con fallecidos en 2022, según datos de la ESTRA (Estadísticas en Transporte del INEC), fue el exceso de velocidad, representando el 37,7% seguido por la imprudencia o impericia al conducir con el 24,7%, factores de riesgo que son prevenibles.

Además, el Distrito Metropolitano de Quito tiene muchas zonas con gran cantidad de neblina, alta pluviosidad en la época invernal. Según la Comisión Europea del Automóvil "hay provincias como por ejemplo Teruel y Zaragoza que llegan a multiplicar por cuatro el porcentaje de 7,4%, superando el 27% del incremento de accidentes respecto a los días en los que no llueve". Según, la Sociedad meteorológica de Estados Unidos, "cuanto más húmedas se encuentren las carreteras, el peligro aumenta, en el caso de lluvia, el riesgo de accidentes mortales aumenta en un 34%.

De acuerdo al artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, le corresponde al Distrito Metropolitano de Quito planificar, regular y

controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio. Los artículos 30.4 y 30.5 de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial señalan que se podrá expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Según la definición del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del DMQ (2024) "El eje rector de la Política Internacional de Visión Cero es que NINGUNA muerte en el tránsito es aceptable, TODAS son evitables. Esta política integra el error humano en el diseño de la ciudad, aceptando que los usuarios de la vía pueden equivocarse al tomar decisiones en su movilidad cotidiana, pero esos errores no pueden costarles la vida. Es así como esta política se conforma a partir de estrategias integrales que involucran la planeación urbana, el diseño de infraestructura y vehículos seguros, el fortalecimiento de la cultura ciudadana y la gestión del tráfico, el mejoramiento de la institucionalidad de la seguridad vial, y la atención de víctimas de siniestros viales."

Con base en estos elementos fácticos y normativos, es necesario prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito, consecuentemente el índice estadístico de mortalidad, morbilidad y discapacidad de las personas causados por estos, y para garantizar una movilidad segura a todos los ciudadanos.

CONSIDERANDO:

Que, las Naciones Unidas a través de la Organización Mundial de la Salud declaró en el 2010 la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Al no haber registrado a nivel mundial un cumplimiento de la meta prevista (reducción al 50% de las muertes por siniestros viales a nivel mundial), la OMS resolvió promover la Segunda Década de Acción para la Seguridad 2021-2030, que brinda una nueva oportunidad para aprovechar las lecciones aprendidas de años anteriores, y salvar vidas, bajo el enfoque de Sistema Seguro, como principal herramienta para alcanzar los objetivos planteados.

Que, de igual forma la Organización Mundial de la Salud ha calificado a los siniestros de tránsito como una pandemia, llegando a ser considerada como de alto riesgo para la salud humana.

Que, mediante Resolución 70-1 del 25 de septiembre del 2015, denominada: "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030, que incluye 17 nuevos objetivos, denominados "Objetivos de Desarrollo Sostenible", los mismos que entraron en vigor el 1 de enero de 2016.

Que, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluye el Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, con la meta 3.6 que

indica: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.

Que, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluye el Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, con la meta 11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad, y las personas de edad tercera.

Que, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluyen algunas metas que tienen relevante importancia en Ecuador.

Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios, teniendo en cuenta la seguridad vial, o una calificación de tres o más estrellas.

Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplirán normas de seguridad muy estrictas.

Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.

Meta 7: Para 2030, aumentar acerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.

Meta 11: Para 2030, todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.

Que, el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 elaborado por la Organización Mundial de la Salud, también integra otros pilares importantes y quien debe buscarlos:

Gestión de la velocidad: Sociedad civil (Academia, ONG, Juventud)

Tecnologías: Entidades de financiación

Financiación: Gobiernos (Organismos Multilaterales)

Fomento de la capacidad: Sector privado

Que, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, reza que la seguridad vial debe ser un "Valor fundamental de las sociedades, donde los sistemas de movilidad basados verdaderamente en la seguridad, tendrán un efecto globalmente beneficioso para nuestra salud; para nuestro medio ambiente; para la reducción del costo social y económico de las tragedias relacionadas con la falta de seguridad vial; y para el papel de la mujer en

nuestros sistemas de movilidad y transporte. Situar la seguridad en el centro de nuestros esfuerzos en materia de seguridad vial hará que la movilidad segura pase a ser automáticamente un derecho humano.”

Que, mundialmente los siniestros de tránsito se han convertido en una de las principales causas de mortalidad y discapacidad de las personas, con un registro de más de 1.3 millones de personas cada año que mueren por este tipo de eventos, según información publicada por las Naciones Unidas.

Que, los incisos a) y b) del número 3 del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante Constitución) reconoce y garantiza a las personas, el derecho a la integridad personal que incluye: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual, b) una vida libre de violencia en el ámbito público y privado;

Que, los números 14, 25 y 27 del artículo 66 de la Constitución, señala que, se reconoce y garantiza a las personas: (...) 14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional; (...) 24. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; (...) 27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

Que, de conformidad con el artículo 238 de la Constitución, señala que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana.

Que, de acuerdo con el artículo 240 de la Constitución, los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

Que, el número 6 del artículo 264 de la Constitución, establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales el de: (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal.

Que, mediante Decreto 371 del 19 abril de 2018, el Ecuador declaró política pública del Gobierno Nacional la adopción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, orientada al cumplimiento de sus objetivos y metas en el marco de su alineación a la planificación y desarrollo nacional.

Que, en la letra f) del artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante COOTAD) señala que es función del gobierno autónomo descentralizado municipal, ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad,

regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad.

Que, las letras c) y f) del artículo 55 del COOTAD, señala que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales: c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana; (...) f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Que, el artículo 73 del COOTAD, establece que los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias atribuidas a los gobiernos municipales y las que puedan ser asumidas, con todos los derechos y obligaciones.

Que, el artículo 130 del COOTAD, señala que el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: (...) A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio (...).

Que, el artículo 30.2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con relación a las unidades de control de transporte, señala que: El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos. Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de Educación Superior especializados en transporte, tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En las circunscripciones territoriales donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no hayan asumido el control operativo del tránsito, podrán efectuarlo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la suscripción de convenios interinstitucionales con el organismo que ejerza el control operativo en la circunscripción territorial respectiva, en cuyo caso los valores recaudados por concepto de multas captadas por medios tecnológicos, se distribuirán en los términos establecidos en el convenio suscrito, y constituirán en su proporción, ingresos propios tanto para los Gobiernos Autónomos

Descentralizados como para el organismo de control correspondiente. La distribución de recursos podrá sujetarse a figuras jurídicas como la del fideicomiso (...).

Que, el artículo 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que: "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen".

Que, el artículo 30.4 de la misma ley, establece que las "Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción (...)"

Que, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 del 26 de abril de 2012, transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la **seguridad vial**, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos de dicha Resolución.

Que, de conformidad con la citada Resolución No. 006-CNC-2012, compete a los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales, cualquiera sea el modelo de gestión asignado, ejercer las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo el principio de unidad nacional.

Que, en materia de rectoría, es facultad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales; emitir políticas lineamientos y directrices locales para el adecuado ejercicio de sus facultades; en materia de planificación es facultad de los mencionados gobiernos, formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un **plan maestro de seguridad vial**, debidamente articulados a la planificación nacional; y en lo que respecta

a la potestad de regulación, les asiste la facultad de emitir la normativa local en la materia, al amparo de la regulación nacional.

Que, el martes 31 de mayo de 2022 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas presentó su **Estrategia Nacional de Movilidad Segura (Es-Segura) 2022-2030**, cuyo objetivo central es reducir a la mitad los siniestros de tránsito que ocurren en el país.

Que, la Ordenanza 194-2017 del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito señala en su artículo 5 que “para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto municipal de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad: 1. Peatones; especialmente personas con discapacidad y movilidad reducida, así como grupos de atención prioritaria y personas que tienen una limitación temporal. 2. Ciclistas y usuarios de vehículos de propulsión humana. 3. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros. 4. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga. 5. Usuarios de transporte comercial y particular automotor”.

Que, a través de la Ordenanza Plan Urbanístico Complementario Nro. PUC-001-2024, el Concejo Metropolitano de Quito aprobó el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus diez planes y dos documentos complementarios. Siendo uno de estos planes el “Plan de Seguridad Vial”;

Que, cada año se siguen perdiendo vidas en las carreteras del Ecuador, cuyo registro para el periodo 2010-2020 alcanza una cifra mayor a los 225,000 lesionados, y más de 23,000 fallecidos en sitio. Según registro de datos oficiales publicados por la Agencia Nacional de Tránsito en su página institucional digital, para el año 2022, el 55.6% de las muertes en sitio asociadas a siniestros de tránsito tuvieron como víctimas a personas vulnerables como peatones y motociclistas, y que a la fecha estos registros corresponden a los datos levantados en sitio, por lo que no se notifica todas las víctimas de estos eventos, lo que distorsiona las estadísticas disponibles.

Que, de acuerdo con los registros de la Agencia Nacional de Tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito durante el año 2022, se registraron un total de 3.394 siniestros de tránsito, resultando en 2.125 personas lesionadas siendo la mayoría hombres 70,8%; y la pérdida inmediata de 292 vidas. Esta cifra se traduce en una tasa de 10,2 fallecimientos por cada 100,000 habitantes en la ciudad (aumentó 1 punto en relación a 2021). El 37,7% de los siniestros mortales tuvo como causa probable el exceso de velocidad, seguido por la imprudencia o impericia al conducir, 24,7% (juntos suman el 62,4%).

Que, para prevenir y mitigar los siniestros de tránsito, la infraestructura vial debe estar en buen estado y señalizada, con enfoque en aquellos sitios de mayor siniestralidad (puntos negros) manteniendo permanentemente los índices de seguridad y señalización vial definidos en las Normativas NTE-INEN 1042 de pinturas viales, NTE-INEN 2289 de demarcadores viales y Reglamento RTE-INEN 004 de señalización vial; así como también los índices de fricción y condiciones del asfalto para mantener los niveles de seguridad vial al conducir en condiciones secas y húmedas.

Que, el Plan Maestro de Movilidad Sostenible, en su capítulo 8 Seguridad Vial menciona los siguientes subprogramas, con sus respectivos proyectos:

- **Movilidad escolar:** entornos escolares seguros
- **Cultura de la movilidad sostenible para el reconocimiento de actores viales:** campañas de capacitación y beneficios en el pago de infracciones por capacitaciones
- **Seguridad vial como criterio de priorizaciones viales:** intervención en vías con alta siniestralidad y fatalidades, implementación de pasos peatonales seguros, metodología para priorizar, auditar y evaluar intervenciones en corredores críticos de siniestralidad.
- **Gestión de la velocidad y pacificación del tránsito:** DMQ a 50km/h, implementación de Zonas 30.
- **Control y vigilancia:** Planificación y ejecución de controles policiales orientados a la reducción de siniestros, instalación de medios automáticos para el control de infracciones
- **Vehículos seguros en el sector público:** estandarización de requerimientos mínimos de seguridad para vehículos, diseño e implementación de mantenimientos para vehículos.
- **Atención a víctimas:** Cursos de capacitación para primer respondiente, creación de instancia para la atención de víctimas de siniestros viales.

Qué, se incorporará un Programa de atención de víctimas que consiste en el “asesoramiento y apoyo a las víctimas de siniestros viales para mitigar secuelas físicas, emocionales y psicológicas, y lograr su reinserción a la vida productiva” a través de: Un curso de capacitación en primer respondiente que consiste en la capacitación a entidades públicas del DMQ y a la población civil en general como primeros respondientes. También se propone la Creación de instancia para la atención de víctimas de siniestros viales. Dentro de sus funciones está “informar y orientar a las víctimas y sus familiares en los diferentes apoyos que la administración pueda ofrecer para su recuperación y reinserción a la vida productiva”. Esto incluye apoyo jurídico, acompañamiento en materia social, con rol de orientación y asesoría.

Que, para prevenir y mitigar los efectos de los siniestros de tránsito en las ciudades del Ecuador, es fundamental garantizar y hacer que los usuarios de las vías adopten un comportamiento seguro, incluyendo el uso de cinturones de seguridad, cascos de

protección, dispositivos de retención infantil; además de la circulación a velocidades seguras y el no consumo de alcohol al conducir; lo que está bajo responsabilidad directa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y sus equipos responsables de la movilidad.

Que, con la finalidad prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito, consecuentemente el índice estadístico de mortalidad, morbilidad y discapacidad de las personas causados por estos, y para garantizar una movilidad segura a todos los ciudadanos, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito en ejercicio de la facultad de normativa prevista en el art. 240 de la Constitución de la República de Ecuador, en concordancia con los art. 7 y 54 literal a), e), j) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización y en usos de sus atribuciones.-

EXPIDE:

**LA ORDENANZA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE
TRANSVERSAL DE LA MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Artículo 1 – Incluir después del capítulo III del Título XII del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

TÍTULO (...) SEGURIDAD VIAL

Capítulo I Generalidades

Artículo 1.- Objetivo – El objetivo de la presente Ordenanza Metropolitana es incorporar la gestión de la seguridad vial como eje transversal de la movilidad, siguiendo las políticas establecidas en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible a fin de disminuir los fallecidos, lesionados y siniestros de tránsito.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación. - La presente ordenanza será de obligatoria aplicación para todas las personas que se movilicen dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Capítulo II Planificación e institucionalidad

Artículo 4.- Responsable de la gestión de Seguridad Vial. - El ente rector de la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, será el encargado de planificar, diseñar, emitir y ejecutar la política pública de seguridad vial como eje transversal de la movilidad, para lo cual articulará con las entidades que se requiera.

Artículo 5.- De las funciones del responsable de la gestión de seguridad vial en el Distrito Metropolitano de Quito. - Las principales funciones del responsable de la gestión de Seguridad Vial son:

- a. Dar directrices para el levantamiento y análisis de datos estadísticos para viabilizar la identificación de las principales necesidades respecto a la Seguridad Vial.
- b. Elaborar **un informe periódico (semestral) con el perfilamiento de siniestralidad** registrada en el Distrito Metropolitano de Quito, desarrollado con base en los datos estadísticos indicados en el punto previo y generar al menos información sobre los TCST (tramos de concentración de siniestros de tránsito).
- c. Elaborar un instructivo de cumplimiento de la seguridad vial como eje de transversalización de la movilidad, mismo que será de carácter obligatorio para los entes encargados de la movilidad.
- d. Diseñar y dar seguimiento del **Plan de atención prioritaria para sitios críticos** de alta siniestralidad (puntos negros) y sitios de alta afluencia de usuarios vulnerables como: zonas escolares, hospitalarias e intersecciones de alta congestión, para activar medidas de mitigación de siniestros de manera inmediata.
- e. Supervisar, evaluar y dar seguimiento a las políticas de seguridad vial, mediante una metodología para priorizar, auditar y evaluar intervenciones en corredores críticos de siniestralidad.
- f. Elaborar el **Plan de Gestión de la Velocidad en el Distrito Metropolitano de Quito**, el mismo que deberá ser actualizado cada 5 años o dependiendo de la necesidad técnica justificada por el ente rector.

Artículo 6.- De la elaboración de reglamentación técnica, normativa complementaria y documentos técnicos. - La Seguridad Vial deberá incorporarse en la generación, y/o actualización de reglamentos técnicos, manuales y normativa complementaria que tenga relación con la ejecución de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, buscando la protección de la vida de todos los ciudadanos en su interacción con el sistema vial, bajo los parámetros del plan maestro de movilidad.

Artículo 7.- Comité Interinstitucional. - Confórmese el comité interinstitucional municipal para la coordinación de las acciones objeto de la presente ordenanza, El comité será convocado por el ente rector para la formulación, planificación, evaluación y control participativo sobre el diseño, ejecución y control de las políticas relacionadas a la movilidad segura en el Distrito Metropolitano de Quito, incluyendo el mejorar los tiempos de respuesta frente a siniestros viales y la atención a las víctimas y familiares de víctimas, en función de las competencias municipales.

ARTÍCULO 8.- Del protocolo de respuesta tras siniestros de tránsito. - El ente rector de la Seguridad Vial, generará en un plazo no mayor a 180 días el protocolo de respuesta tras un siniestro de tránsito. El protocolo será socializado mediante la capacitación a grupos de respuesta inicial: funcionarios municipales y la comunidad.

ARTICULO 9. De la atención integral a víctimas de siniestros de tránsito posterior al suceso. - El ente rector de la movilidad creará una instancia interinstitucional para la atención de víctimas de siniestros viales. Dentro de sus funciones está informar y orientar a las víctimas y sus familiares en los diferentes apoyos que la administración pueda ofrecer para su recuperación y reinserción a la vida productiva. La instancia deberá dar apoyo jurídico, acompañamiento en materia social, orientación y asesoría a víctimas de siniestros viales.

Capítulo III

Políticas, lineamientos y directrices respecto a la movilidad

Artículo 10.- Ejecución, monitoreo y evaluación. - El ente rector de la Movilidad en articulación con las entidades competentes ejecutará, monitoreará, y evaluará a las políticas, lineamientos y directrices respecto a la seguridad vial en la movilidad del DMQ, con periodicidad anual, el ente rector de la Movilidad informará al Concejo Metropolitano de Quito sobre el cumplimiento.

Gestión de Seguridad vial, Planes de control operativo:

- Protocolos de control en las vías.
- Lineamientos y directrices para el uso de medios tecnológicos como: cámaras de velocidad, cámaras ANPR (Reconocimiento de placas vehiculares) y otros instrumentos tecnológicos para controlar factores de riesgo como los niveles de alcohol en los conductores, velocidad y otros comportamientos de riesgo.
- Requerimientos hacia el sector privado respecto a la gestión de sus flotas y su interacción con las vías mediante Planes de Seguridad Vial para empresas y cooperativas.

Artículo 11.- De la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad segura. - El ente rector de la movilidad en articulación con las entidades competentes considerará para la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura urbana del DMQ los datos de siniestralidad con el fin de priorizar sus intervenciones en los lugares con mayor cantidad de siniestros. Se debe contemplar inspecciones o auditorías de seguridad vial para determinar puntos críticos en las vías y poder mitigar los siniestros causados por la falta de infraestructura segura. Asimismo, se debe considerar para la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura urbana del DMQ el uso del suelo y los usuarios viales de tal manera que se adapte la infraestructura urbana y vial a velocidades seguras, integrando calles completas, zonas de pacificación y pasos seguros peatonales.

ARTÍCULO 12.- Del Programa de Gestión de Velocidades. - El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Unidad de Seguridad Vial, generará en un plazo no mayor a 180 días hábiles el Programa de Gestión de

Velocidades dentro de su circunscripción territorial , el cual deberá incorporar como mínimo:

- Plan de pacificación del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ a 50km/h, implementación de Zonas 30).
- Protocolo para la incorporación de medios tecnológicos para el control de velocidades.
- Reestructuración de la categorización funcional de la red vial para establecer nuevos límites de velocidades seguras.
- Plan para la reducción de prácticas riesgosas de conductores de motocicletas y vehículos de micromovilidad con especial enfoque en aquellos conductores que realicen servicios de entrega a domicilio (delivery).

Artículo 13.- Comportamiento de usuarios seguros. - El ente rector de la movilidad en articulación con las entidades competentes elaborará y ejecutará un Plan anual de capacitación y sensibilización para actores viales y funcionarios municipales con enfoque en seguridad vial y los principales factores de riesgo.

Este deberá definir con claridad el factor de riesgo conductual que se busca modificar a favor de la reducción de siniestros y los actores viales, público objetivo, número de beneficiarios y entidad responsable de la ejecución de las capacitaciones.

Plan de capacitación de agentes y personal responsable sobre el uso de equipos de control, levantamiento de información vial, gestión y uso de datos.

Plan de capacitaciones para actores viales vulnerables y conductores de transporte pesado y comercial.

Artículo 14. - Vehículos seguros en el sector público: el ente rector de la movilidad creará y actualizará de forma periódica los requisitos mínimos de seguridad para la adquisición de vehículos y para la implementación de mantenimientos.

Artículo 15. - Comunicación para la seguridad vial. - El ente responsable de la comunicación en el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito en coordinación con el ente rector de la movilidad deberá generar en su estrategia de comunicación, los planes, programas y campañas de comunicación necesarias para hacer conocer a la ciudadanía la política de seguridad vial municipal a través de los canales oficiales y los demás no convencionales.

- Fortalecer una cultura de control y pago de contravenciones de tránsito entre los organismos de fiscalización y la ciudadanía.
- Poner en conocimiento los protocolos resultantes de esta Ordenanza, así como información que contribuya a la seguridad vial en el DMQ.

- Fomentar alianzas estratégicas con la empresa privada para que se involucren en la organización, financiamiento y promoción de medidas o prestación de servicios de seguridad vial
- Implementar campañas de sensibilización dirigidas a actores vulnerables

Artículo 16. - Instrumentos normativos complementarios. - El ente rector de la movilidad responsable de la seguridad vial en coordinación con las entidades y dependencias del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito deberá elaborar, actualizar y emitir de manera periódica los instrumentos respectivos.

Estos deberán reglamentar:

- Diseño y construcción de aceras
- Reglas técnicas de tráfico calmado//pacificación
- Reglas técnicas de construcción de ciclovías
- Reglamento para vehículos de micromovilidad
- Reglas técnicas de arquitectura y urbanismo.
- Normas de Diseño Geométrico de vías
- Otros

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. - Encárguese a la Secretaría General del Concejo Metropolitano la publicación de esta Ordenanza en la Gaceta Municipal y en el Registro Oficial.

SEGUNDA. - Esta Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial. Dada en la sesión virtual del Concejo Metropolitano de Quito, el de 2024.

DADA Y FIRMADA EN SESIÓN ORDINARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL DEL CANTÓN
..... A LOS DÍAS DEL MES. DEL AÑO 2024.

FIRMAS
